

1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路放射第23号線		評価該当要件	10年間継続	1回目
実施主体	東京都(建設局)	事業所管部署	道路建設部街路課		
都市計画決定(当初)	昭41年度	事業認可年度(当初)	平成27年度	事業期間: H27年度～4年度	
都市計画決定(最新)	昭41年度	事業認可年度(最新)	令和4年度	事業期間: H27年度～R12年度	
事業箇所	世田谷区大原二丁目～杉並区和泉二丁目		事業規模	L=1,010m	W=25～33m
事業概要	・放射第23号線は、港区北青山三丁目から杉並区松庵一丁目に至る延長約1.0kmの骨格幹線道路である。 ・本事業は、世田谷区大原二丁目地内から杉並区和泉二丁目に至る延長約1,010m、幅員25～33mの道路を整備するものである。 ・本事業により、広域避難場所である明大和泉校舎一帯への避難路が確保され地域の防災性が向上する。また、環状第7号線等へのアクセス向上により自動車交通の円滑化が図られ、電線共同溝での電線類の地中化・植栽帯の整備により都市景観・都市空間形成に寄与する。				

2 社会経済情勢等の変化(事業の必要性等に関する視点)

社会経済情勢等の変化 (認可時点から変化がある場合は変化・変更内容欄に記載)
(社会経済情勢の変化・変更内容) 本路線周辺のR3年度における現況交通量は、H27年度と比較して横ばい。 ・現況自動車交通量(道路交通センサによる) (赤坂杉並線:放射第23号線)平成27年度:12,128台/12h 令和3年度:11,339台/12h (環状第7号線)平成27年度:35,650台/12h 令和3年度:35,452台/12h (赤坂杉並線:放射第23号線)平成27年度:11,914台/12h 令和3年度:11,146台/12h (関連する他事業等の進捗状況の変化) ・本区間の東側の放射第23号線(北沢)は、平成3年度に事業着手しており、工事を実施中である。 ・放射第23号線(北沢)と接続する補助第26号線(東北沢)は、平成18年度に事業着手しており、工事を実施中である。 ・補助第26号線(東北沢)の南側の補助第26号線(代沢)は、令和元年度に事業着手しており、用地を26%取得している。

3 事業の投資効果(事業の必要性等に関する視点)

定量的効果 B/C	3.3	(参考)	5.8 [2%]	9.0 [1%]
現在価値化総便益額(B)	472.2億円	現在価値化総費用額	142.2億円	
走行時間短縮便益	387.8億円	工事費	36.5億円	
走行経費減少便益	67.4億円	用地費	100.2億円	
交通事故減少便益	17.0億円	維持管理費	5.5億円	
定性的効果	(交通)・交通渋滞の解消 ・物流流動円滑化への寄与 ・バスの定時性 ・迂回交通の減少 (景観)・都市景観の向上 (防災)・緊急車両の走行 ・延焼遮断 ・災害時の避難路の確保 ・消防活動困難地域の解消 (くらし)・土地利用の転換・高度化 ・交通不便地域の解消 ・商業・産業の活性化 ・公共施設へのアクセス向上 (安全)・交通事故の減少 ・バリアフリー化 ・自転車や歩行者のための空間確保			

※現在価値算出のための社会的割引率は4%を用い、比較のために参考として2%及び1%として算出した結果を併記する。
 なお、参考比較のための値は平成15年(2003年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、及び、平成5年(1993年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%としている(公共事業評価に関する技術指針(令和5年9月 国土交通省))。

4 事業の進捗状況(事業の必要性等に関する視点)

事業費の執行状況 (R5年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	14,117百万円	2,029百万円	16,146百万円
執行済額 (執行率)	6,948百万円 49.2%	69百万円 3.4%	7,017百万円 43.5%
用地取得状況 (R5年度末時点)			
取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)	
18,631㎡	6,227㎡	33.4%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
現道のない新設道路のため地権者が多いこと、大規模な公共インフラ施設があることなどから、用地取得に時間を要している。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
・用地は約33%取得済である。残る未取得用地も引き続き地権者との折衝を進めている。 ・工事は未着手である。着手に向けて、関係機関との協議及び設計を進めている。			

5 事業の進捗の見込みの視点

事業の実施のめど、進捗の見通し等
・用地は約33%取得済であり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めている。 ・用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事に着手していく。

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性
(新工法の採用など) ・一般的な街路築造工事であるため、施工にあたって新工法を見直す可能性は極めて低い。 (事業手法、施設規模等の見直しの可能性) ・一般的な街路築造工事のため、事業手法や施設規模等を見直す可能性は極めて低い。
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っていく。 ・無電柱化にあたっては、東京都無電柱化計画(R3.6改定)を踏まえ、新材料等を積極的に活用し、コスト縮減に取り組む。 ・中温化アスファルトの原則活用を通じ、二酸化炭素の排出量抑制に繋げる。

7 対応方針(原案)

総合評価	(事業の必要性に関する視点) ・自動車交通の円滑化が図られるとともに、歩行者や自転車の快適性や安全性が向上します。 ・緊急車両のアクセスや避難路としての機能がより一層充実するため、地域の安全性や防災性が向上します。 ・電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出します。 (事業の進捗と見込みの視点) ・用地は約33%取得済であり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。 ・用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事に着手していく。
対応方針(原案)	継続